



AEROKLUB POLSKI

POLSKI ZWIĄZEK SPORTU LOTNICZEGO

członek

Fédération Aéronautique Internationale



SIEDZIBA:
ul.17 STYCZNA 39
00 - 906 WARSZAWA
NIP 526-030-03-45
REGON 007026161
KONTO: Deutsche Bank 84 1910 1048 2214 9911 5663 0001

TELEFONY: Prezes: +48 22 826 76 70
Sekretarz Generalny: +48 22 826 76 70
Centrala: +48 22 55 67 300
FAXY: +48 22 826 02 43; 826 63 33; 826 58 84
EMAIL: biuro@aeroklubpolski.pl
WWW: <http://www.aeroklubpolski.pl>

Warszawa, dnia 13 kwietnia 2012 r.

Sz. P.

Tomasz Kądziołka

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

dot. ULC-LEP-2/0230-0001/02/12

Uwagi Aeroklubu Polskiego do projektu rozporządzenia MTBiGM w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku wyłącznego

Szanowny Panie Prezesie,

Aeroklub Polski jest zarządzającym ponad 30 lotniskami użytku niepublicznego (d. wyłącznego). Projektowane przepisy w sposób istotny wpływają zatem na działalność zarówno aeroklubów regionalnych, jak i wszystkich innych podmiotów korzystających z tych lotnisk. Jesteśmy przekonani, że przepisy dotyczące lotnisk powinny się opierać na **zasadzie proporcjonalności**, to jest ustanawianiu wymogów w zależności od natężenia i rodzaju ruchu lotniczego, z poszanowaniem wymogów bezpieczeństwa. Takie też wytyczne zawarł ustawodawca w art. 59a ust. 7 ustawy Prawo lotnicze, który to przepis wprowadziła Nowelizacja z czerwca 2011 r. Uchwalając wymagania techniczne i eksploatacyjne w stosunku do lotnisk użytku niepublicznego, ustawodawca nakazuje „*mieć na uwadze konieczność zapewnienia bezpiecznej eksploatacji lotnisk oraz potrzebę zróżnicowania tych wymagań w zależności od typu i charakterystyk technicznych lotniska, jak i rodzaju ruchu lotniczego*”. Tymczasem, w przygotowanym w ULC projekcie, zróżnicowanie wymagań odnosi się właściwie do podziału na lotniska z drogami startowymi z nawierzchnią sztuczną i bez nawierzchni sztucznej. Co więcej, w odniesieniu **do lotnisk użytku niepublicznego** posiadających nawierzchnię sztuczną proponuje się zastosowanie – choć w ograniczonym zakresie – norm i zaleceń ICAO zawartych w tzw. Załączniku 14 do Konwencji Chicagowskiej. Jeżeli jednak sięgnąć do tego **Załącznika 14**, to dotyczy on **lotnisk użytku publicznego**, otwartych dla ruchu międzynarodowego (punkt 1.2.2), co zauważa się w uzasadnieniu projektu.

Oznacza to, że projektodawcy rozporządzenia dążą do ustanowienia dla lotnisk użytku niepublicznego wymogów zbliżonych do tych, jakie są stawiane lotniskom użytku publicznego, otwartych dla ruchu międzynarodowego. Takie założenie budzi zasadnicze zastrzeżenia, gdyż w istocie rzeczy niweczy wytyczne ustawy i zamiar jej twórców. Zamiarem tym było – jak można przeczytać w uzasadnieniu projektu Nowelizacji ustawy Prawo lotnicze – *ułatwienie i rozszerzenie zakresu korzystania z lotnisk użytku niepublicznego, lądowisk i terenów przygodnych*. W tym celu miało nastąpić *przekwalifikowanie obecnych lądowisk i innych miejsc przeznaczonych do startów i lądowań*. Logiczną konsekwencją takiego założenia byłoby, aby podstawą dla opracowania podstawowych wymagań technicznych dla lotnisk użytku wyłącznego były dotychczas obowiązujące przepisy o wymaganiach dla lądowisk (zob. rozporządzenie MI z dnia 20 lipca 2004 r. w sprawie wymagań dla lądowisk). Tymczasem projektodawcy, jako punkt wyjścia, uczynili dotychczas obowiązujące wymagania techniczne dla lotnisk o nawierzchni trawiastej oraz Normy i Zalecenia ICAO dedykowane lotniskom użytku publicznego.

W ocenie Aeroklubu Polskiego założenie takie jest nieracjonalne i sprzeczne z wytycznymi ustawy. Standardy wynikające z Norm i Zaleceń ICAO powinny być dedykowane lotniskom użytku publicznego. W ograniczonym zakresie mogą dotyczyć lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji. Nie powinny jednak być przejmowane jako wymogi dla lotnisk użytku wyłącznego. Nawet jeśli projektodawcy podnoszą, że na lotniskach użytku wyłącznego mogą być obecnie wykonywane operacje handlowe, to okoliczność ta uzasadnia stawianie wyższych wymogów tylko tym lotniskom, które będą takie operacje obsługiwać. Odmienne założenie jest „uszczęśliwianiem” na siłę zarządzających lotniskami i stawianiem im wymagań, które wiążą się ze znacznymi nakładami finansowymi, nie podnosząc znacząco poziomu bezpieczeństwa. Co więcej utrudnia ono powstawanie nowych lotnisk, gdyż dostosowanie do wymogów Załącznika 14 nie jest sprawą prostą (nawet, jeśli wymogi te są ograniczone). To zaś powoduje, że zamiast założyć lotnisko i korzystać chociażby z ochrony przed zabudową czy powstawaniem przeszkód, zarządzający ma jedynie możliwość zarejestrowania lądowiska. Otwartym pozostaje pytanie, czy sytuacja taka sprzyja rozwojowi infrastruktury lotniczej ?

Aeroklub Polski od momentu uchwalenia Nowelizacji ustawy Prawo lotnicze prezentuje stanowisko o konieczności tworzenia wymogów proporcjonalnych. Jak wynika z przesłanego projektu, nie znalazło ono uznania u projektodawców. Mając na względzie stan prac legislacyjnych nad rozporządzeniem, uważamy że niezbędną zmianą, jaką należy wprowadzić do projektowanego rozporządzenia, jest: **dodanie rozdziału, który będzie dotyczył lotnisk użytku niepublicznego, na których będą wykonywane wyłącznie operacje VFR (w dzień i w noc) oraz wyłącznie loty niehandlowe**. Ewentualnie można byłoby dodać warunek, że z lotnisk takich mogą wykonywać operacje statki powietrzne o określonej masie startowej (MTOM poniżej 5700 kg dla samolotów, MTOM 3750 kg dla śmigłowców).

Dla lotnisk odpowiadających w/w kryteriom należy określić minimalne wymagania techniczne, odpowiadające dotychczasowym wymaganiom stawianym lądowiskom. Pozwoli to na zarejestrowanie jako małych lotnisk lokalnych tych miejsc, które spełniały dotychczasowe wymogi dla lądowisk. Proponowane rozwiązanie przyczyni się do rozwoju infrastruktury lotniskowej oraz podniesie poziom bezpieczeństwa w tych miejscach, które dotychczas były eksploatowane jako lądowiska, a nie są w stanie spełnić wymogów Załącznika 14 aby uzyskać status lotniska. Jednocześnie umożliwi zarządzającym lotniskami stopniowe – odpowiadające możliwościom – modernizowanie lotnisk. Od lotniska użytku niepublicznego, które nie obsługuje lotów handlowych (pasażerskich). Przez lotnisko użytku niepublicznego, które przyjmuje takie loty – loty czarterowe. Aż do lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji, które przyjmuje każdy statek powietrzny w godzinach podanych przez zarządzającego.

Jeżeli uwzględnić powyższy postulat, to wymogi przewidziane obecnie w projekcie jako wymogi dla lotnisk użytku niepublicznego:

- dla samolotów, z drogą startową bez nawierzchni sztucznej (rozdział 3)
- dla samolotów, z drogą startową o nawierzchni sztucznej (rozdział 4)
- dla śmigłowców (rozdział 5)

dotyczyłyby wyłącznie tych lotnisk, których zarządzający zadeklarują przyjmowanie lotów pasażerskich (handlowych) lub lotów IFR, ewentualnie z ograniczeniem masy przyjmowanych statków powietrznych. Pozostałe lotniska objęte byłyby zaś ogólnymi wymaganiami, jakie dotychczas dotyczyły lądowisk, uzupełnionymi np. o wymogi wynikające z przepisów o szkoleniu lotniczym (FCL).

Niezależnie od zasadniczej uwagi dotyczącej „konstrukcji” projektowanego rozporządzenia, należy zgłosić szereg uwag uzupełniających:

Odnosnie lotnisk dla samolotów bez nawierzchni sztucznej

1. Określanie litery kodu referencyjnego powinno dotyczyć wyłącznie lotnisk z drogą startową z nawierzchnią sztuczną (zatem lotnisko z drogą startową bez nawierzchni sztucznej nie powinno podlegać określeniu literą kodu, nawet jeśli posiada drogę kołowania lub płytę postojową o nawierzchni sztucznej, zob. § 8 ust. 2).
2. Wymóg dotyczący wytrzymałości gruntów dla dróg startowych o nawierzchni darniowej (§ 16.3) nie powinien odwoływać się do „polowych metod oznaczania modułu” (nie wiadomo, czy norma BN-64/8931-02 obowiązuje). W tym zakresie wystarczy utrzymanie dotychczasowego przepisu, tj. § 29 ust. 1 rozporządzenia MI z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych

Nawierzchnia pola wzlotów powinna charakteryzować się wytrzymałością wystarczającą dla przyjmowania obciążeń od statków powietrznych, z uwzględnieniem obciążeń na jednostkę powierzchni i częstotliwości obciążeń.

3. Należy utrzymać możliwość stosowania oświetlenia nocnego innego niż oświetlenie granic drogi startowej, w odniesieniu do lotów innych niż handlowe, tzw. startu świetlnego. Stosowanie alternatywnego rodzaju oświetlenia umożliwiało wykonywanie lotów nocnych np. treningowych na mniejszych lotniskach i nie powodowało zagrożenia dla bezpieczeństwa tych lotów. Proponujemy dodać do § 20 ust. 11 i 12 w brzmieniu:

11. W przypadku lotów innych niż handlowe, zarządzający lotniskiem może oznakować pas startowy na zasadach innych niż wskazane w ust. 1-9, określonych w instrukcji operacyjnej lotniska, przy czym zastosowane światła powinny wskazywać:

1) w przypadku startu – miejsce rozpoczęcia i kierunek startu oraz granicę rozporządzalnego pasa,

2) w przypadku lądowania – kierunek lądowania i miejsce przyziemienia oraz granicę rozporządzalnego pasa.

12. W przypadku zastosowania świateł zgodnie z ust. 11, zarządzający lotniskiem:

1) nie użyje świateł o barwie innej niż zgodna z ust. 2, 3 lub 4,

2) nie użyje żadnego innego oświetlenia, którego sposób ustawienia utrudniałby pilotowi orientację co do kierunku startu i lądowania, rozporządzalnej długości rozbiegu i dobiegu, strefy przyziemienia lub drogi kołowania

4. Wydaje się, że dla uniknięcia niejasności należy jednoznacznie zdefiniować lub sklasyfikować rodzaje dróg startowych, np.

Drogi startowe z nawierzchnią sztuczną – betonową, bitumiczną, etc.

Drogi startowe bez nawierzchni sztucznej – darniowe, darniowe wzmocnione, gruntowe, etc.

5. Wymóg określony w § 11.4 oraz § 14 i 21.3 powinien być „złagodzony” dla lotnisk górskich, podobnie jak wymóg z § 11.1

6. Wymóg stosowania oznakowania znakami pionowymi granic drogi startowej w zimie (od 1,5 do 2,0 m) może powodować zagrożenie dla lądujących statków powietrznych, w szczególności szybowców. Należy dopuścić oznakowanie poziome

7. Ponadto wskazać należy, że:

W § 16 ust. 10 ostatnie zdanie jest zbędne.

W § 17 pojęcie „uciążliwość” jest zbędne i niedookreślone.

W § 18 ust. 1 część po zwrocie „identyfikację z powietrzna” jest zbędna.

§ 24 zdaje się powtarzać treść § 3 ust. 3

Oдноśnie lotnisk dla samolotów z nawierzchnią sztuczną

1. Normy i zalecenia 2.10 Załącznika 14 powinny być wyłączone w całości, gdyż nie ma zastosowania rozdział 9 Załącznika 14, do którego odsyła 2.10.
2. Normy i zalecenia 2.11 Załącznika 14 powinny być wyłączone w całości, gdyż informacje na temat ratownictwa i ochrony p-poż powinny być określone w rozporządzeniu dotyczącym tej kwestii.
3. 3.1.26 powinien być wyłączony, aby nie było niejasności do tego, że nie ma zastosowania Podręcznik ICAO Doc. 9157
4. § 27 zdaje się powtarzać treść § 3 ust. 3
5. Brak jest przepisu, który umożliwiłby Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego na stosowanie indywidualnych odstępstw od wymogów Załącznika 14.

Jak wskazywano na wstępie, przyjęcie założenia o stosowaniu Norm i Zaleceń Załącznika 14 do lotnisk użytku niepublicznych jest równoznaczne o zastosowaniu wobec tych lotnisk wymogów stawianych lotniskom użytku publicznego. Przy takim założeniu logicznym wydaje się, że powinna być przewidziana możliwość udzielania indywidualnych odstępstw dla zarządzających lotniskami. Możliwość udzielania odstępstw od zasadniczych wymogów jest przewidziana chociażby w rozporządzeniu w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska (§ 6 *Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej "Prezesem" może, w przypadkach niepowodujących powstania zagrożenia dla bezpieczeństwa statków powietrznych, udzielić zgody na odstąpienie od określonych w rozporządzeniu wymogów dotyczących powierzchni ograniczających.*). Także w projektach innych rozporządzeń przygotowanych przez ULC przewiduje się możliwość stosowania „zwolnień” – zob. rozdział II projektu *rozporządzenia MTBiGM w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych oraz obowiązków ich użytkowników* (z 13.03.2012). Zresztą, w przepisach innych krajów przewiduje się możliwość udzielania odstępstw od wymogów Załącznika 14 na lotniskach lokalnych, obsługujących loty VFR (zob. 1.2. wytycznych obowiązujących w Niemczech – tłumaczenie w załączeniu).

dr Piotr Kasprzyk
Dyrektor ds. regulacji prawnych
Aeroklub Polski